



Marek Grzybowski*

ANALIZA RYNKU TRANSPORTU MORSKIEGO W LATACH 2015–2016

Streszczenie: W artykule zaprezentowano wyniki badań rynku transport morskiego, skupiając się na rozwoju przepływów na rynku globalnym. Przewozy drogą morską wzrosły o 3,4% w 2013 r. oraz w 2014 r., a przewozy ogółem osiągnęły wielkość 9,84 mld t, w 2016 r. – 11,1 mld t. Prognozuje się, że w 2017 r. przewozy drogą morską wyniosą 11,3 mld t. To wynik o 2,5 raza większy niż przed 25 laty. Przewozy ładunków masowych suchych w 2016 r. wzrosły o 1,3% (w 2015 r. były większe o 5%) i wyniosły 4,8 mld t. Zbiornikowcami przetransportowano natomiast o 4,1% więcej (1,6% w 2015 r.), przewozy osiągnęły 3 mld t. Transport towarów w kontenerach (wzrost odpowiednio o 5,6% i 3,4%) osiągnął w 2016 r. wartość 1,73 mld t. Podaż ropy naftowej zwiększyła się o 4,1% (w 2015 r. spadła o 1,6%), a transport gazu płynnego zwiększył się o 4,8% (w 2015 r. – 3,9%). Transport morski gazu i ropy naftowej w 2016 r. wyniósł 3347 mld t (w 2015 r. było to 3213 mld t).

Wprowadzenie

W wyniku alokacji produkcji do krajów rozwijających się oraz rosnącej konsumpcji w krajach Ameryki Północnej i Unii Europejskiej systematycznie rośnie podaż ładunków w transporcie morskim. W 2006 r. na statki załadowano ponad 7700 mln t, w szczytowym okresie recesji w 2009 r. było to 7858 mln t, w 2012 r. przekroczone 9196 mln t, a w 2014 r. w kontenerach przewieziono drogą morską 9842 mln t. W 2014 r. przewieziono o około 330 mln t ładunków więcej niż rok wcześniej¹. W 2016 r. przewozy drogą morską przekroczyły 11,1 mld t, szacuje się, że w 2017 r. osiągną 11 339 mld t, czyli 2,5 raza więcej niż przed 25 laty².

Szlakami morskimi przewozi się głównie ropę naftową (17% ładunków) oraz kontenery (15%) i inne masowe suche (cukier, cement, wyroby stalowe i inne) – 15%³. Ruda żelaza stanowi 13% ładunków, a węgiel zapełnia ładownie około 13% statków. Oszacowano, że statki z ropą naftową pokonały w 2014 r. prawie

* Akademia Morska w Gdyni, Polski Klaster Morski.

¹ M. Grzybowski, *Transport morski w 2015 r.*, „Polska Gazeta Transportowa” z 16.03.2016 r., nr 11, s. 2.

² SIW. Looking Back Across a Quarter of a Century, Clarkson Research Services, London 2017.

³ Ernst and Young, Shipping Industry Almanac 2016, www.ey.com. [dostęp 3.03.2017].

12 bln tonomil, a w 2015 r. wykonały pracę przewozową ponad 12,3 bln tonomil. Dla kontenerowców te liczby wyniosły odpowiednio: około 8,5 bln tonomil oraz ponad 9 bln tonomil⁴. W ostatniej dekadzie przyrosty przewozów transportem morskim zdominowane zostały przez ładunki masowe suche oraz towary w kontenerach. Dzięki dynamicznemu rozwojowi gospodarki Chin i popytowi na surowce inwestycyjne przewozy morskie ładunków masowych suchych w latach 2005–2016 wzrastały ponad 5% rocznie. Ich udział w całościowym wzroście przewozów morskich był najbardziej dynamiczny w badanym okresie i przekroczył 61%⁵. Jednak w 2015 r. ten udział zmalał do 11%.

Na wyniki w roku 2015 i 2016 wpływ miały wahania popytu na węgiel – ponad 30% spadek popytu gospodarki chińskiej na węgiel w 2015 r.⁶ oraz wzrost jego importu o 25,2% (do 255,5 mln t) w 2016 r.⁷ Wolno rosnący popyt na rudę żelaza w 2015 r. (2,2%)⁸ gwałtownie zwiększył się w 2016 r. (7,5%) do 1024 mld t w 2016 r.⁹ Przewozy kontenerów nie rosły tak dynamicznie jak ładunki masowe suche. Ich udział w przyroście ładunków w transporcie morskim szacuje się na 22% w latach 2005–2014. W 2015 r. ten udział wzrósł do 30%. Przewozy ropy naftowej miały przez wspomniany okres niewielki, tylko 1% wpływ na przyrost przewozów. Ze względu na niskie ceny ropy naftowej w 2015 r. jej import w Chinach wzrósł o 4%, a w Europie o 8%. W 2016 r. import ropy do Chin wzrósł aż o 13,6%, osiągając rekordowy wolumen 381 mln t, co oznacza o 912 tys. b/d (baryłek dziennie) więcej niż w 2015 r. mimo spadku produkcji ropy naftowej w Chinach o około 7%¹⁰.

1. Transport morski w kontenerach

Niskie frachty i czartery utrzymywały się mimo rosnącej podaży towarów w kontenerach. Średni SCFI (Shanghai Containerized Freight Index), jak wyliczyli eksperci firmy analitycznej Clarkson, w 2016 r. był o 18,6% niższy niż w 2015 r.¹¹

⁴ Review of Maritime Transport 2016, UNCTAD, New York–Geneve 2016.

⁵ Bank of China, Issued Report for 2017 Economic and Financial Outlook, Institute of International Finance, Washington 2017.

⁶ D. Stanway, China August coal imports drop nearly 18 pct on month, <http://www.reuters.com/article/2015/09/08/china-economy-trade-coal> [dostęp 12.10.2016].

⁷ M. Meng, China's 2016 coal imports jump 25 percent: customs, <http://www.reuters.com/article/us-china-economy-trade-coal-i> [dostęp 10.03.2017].

⁸ Jasmine Ng, China's Iron Ore Imports Surge to Record as Prices Hammered, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-01-13/china-iron-ore-imports-jump-to-record-in-december-as-price-sinks> [dostęp 13.01.2016].

⁹ M. Meng, China's 2016 coal imports jump 25 percent: customs...

¹⁰ Chen Aizhu, China's December crude oil imports, fuel exports hit record, 2017, <http://in.reuters.com/article/china-economy-trade-crude-id>.

¹¹ SIW. Looking Back Across a Quarter...; Containership Deliveries. Turning a Corner?, Clarkson Research Services, London 2017.

Jeszcze większa luka wystąpiła w czarterach statków. Przeciętny Alphaliner Charter Index w 2016 r. osiągnął wielkość 43,2 i był o 33,4% niższy niż w 2015 r.¹² Dzięki rosnącej konsumpcji na głównych rynkach w 2016 r. przewieziono o 3,2% więcej kontenerów niż w 2015 r. Między portami w 2016 r. przetransportowano 180,6 mln TEU, największy przyrost (4,9%) notując w przewozach regionalnych (73,5 mln TEU), głównie na rynku Pacyfiku. Dla porównania, popyt globalny na przewozy morskie ładunków w kontenerach wzrósł w 2014 r. o około 5,3% (według Danish Ship Finance – 4,2%¹³), osiągając wielkość 171 mln TEU¹⁴.

Przewozy kontenerów między Dalekim Wschodem a Europą w 2016 r. wzrosły jedynie o 1,2%, do 15,08 mln TEU, podczas gdy w 2015 r. zanotowano 3,1% spadek wymiany handlowej w pojemnikach w stosunku do 2014 r., kiedy między portami przewieziono 15,39 mln TEU¹⁵. Recesja dała się szczególnie odczuć na rynku rosyjskim. Tylko w Sankt Petersburgu w 2015 r. podaż kontenerów spadła prawie o 28%, by w 2016 r. wzrosnąć jedynie o 1,8% do 1,7 mln TEU. We wszystkich portach rosyjskich przeładunki kontenerów osiągnęły 4 mln TEU (1,4% więcej niż w 2015 r.)¹⁶. Na marginesie warto wspomnieć, że w 2016 r., dzięki wzrostowi ładunków masowych suchych i płynnych, ogólne przeładunki w portach rosyjskich wyniosły 721,9 mln t¹⁷.

Tabela 1. Międzynarodowy handel morski (mln ton)

Rodzaj ładunku	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
kontenery	598	969	1076	1193	1249	1127	1275	1421	1445	1524	1631	1687
ładunki suche	1928	2009	2112	2141	2173	2004	2027	2084	2169	2260	2272	2463
ładunki masowe	1295	1709	1814	1953	2065	2085	2335	2486	2742	2920	3112	2951
przewozy zbiornikowcami	2163	2422	2698	2747	2742	2642	2772	2794	2841	2844	2826	2947

Źródło: Review of Maritime Transport 2016, UNCTAD, New York–Geneve 2016.

Morskie przewozy kontenerów w 2016 r. wzrosły o rekordowe 4,3%, osiągając wielkość 14,21 mln TEU i to pomimo upadku koreańskiego operatora Hanjin, jednego z liczących się na tym rynku przewoźników. Podaż kontenerów w portach

¹² Review of main carriers operated capacity in 2016, „Alphaliner Weekly Newsletter” 2017, vol. 2017, issue 2.

¹³ Shipping Market Review, Danish Ship Finance, Danmarks Skibskredit A/S, Kobenhavn 2017, s. 37.

¹⁴ Review of Maritime Transport 2015, UNCTAD, New York–Geneve 2015, s. 19–22.

¹⁵ Volume recovery in Far East-Europe and Transpacific trade in 2016, „Alphaliner Weekly Newsletter” 2017, vol. 2017, issue 6.

¹⁶ N. Protsenko, Russian seaport cargo volumes hits historic high, Vzglyad, 2017, http://rbth.com/news/2017/01/24/russian-seaport-cargo-volumes-hits-historic-high_687978 [dostęp 20.02.2017].

¹⁷ Russian ports came to record, <https://the-newspapers.com/2017/01/23/russian-ports-came-to-record> [dostęp 11.03.2017].

Stanów Zjednoczonych na Pacyfiku wzrosła o 3,4%. Dzięki stworzeniu możliwości przejścia przez kanał w Panamie kontenerowców o pojemności 3-krotnie większej niż do czerwca 2016 r., znacznie zwiększyły się obroty terminali kontenerowych na Wschodnim Wybrzeżu (o 3,3%). Na otwarciu nowej śluzy w Kanałe Panamskim szczególnie skorzystały porty Zatoki Meksykańskiej, gdzie podaż kontenerów wzrosła aż o 26,6%. To efekt uruchomienia przez operatorów alianisu 2M w maju 2016 r. serwisu TP-18/Lone Star Express¹⁸.

Flota kontenerowców w 2016 r. zmniejszyła się o około 60 statków, ale jej pojemność zwiększyła się o 1,5% i przekroczyła 20,27 mln TEU. Jak stwierdzili analitycy Alphaliner, jest to najniższy przyrost pojemności statków do przewozu kontenerów w historii ich rozwoju. To wynik skierowania do stoczni złomowych rekordowej liczby jednostek. W 2016 r. na plażach Pakistanu, Indii i Bangladeszu swój żywot zakończyły 192 kontenerowce o łącznej pojemności 654,9 tys. TEU. Dodając wycofane z eksploatacji jednostki uniwersalne, które prócz innych ładunków mogą przewozić także kontenery, pojemność floty zmniejszyła się o 664,3 tys. TEU¹⁹.

Tabela 2. Przyrosty popytu i podaży na transport morski kontenerów i nadpodaż pojemności operatorów (mln TEU)

Rok/kwartał	Przyrosty na przewóz kontenerów (%)		Nadpodaż pojemności
	popytu	podazy	
2016			
1 kwartał	1,6	7,9	1,57
2 kwartał	1,7	6,3	0,92
3 kwartał	1,5	4,3	1,41
4 kwartał	0,6	2,2	1,24
2017			
1 kwartał	1,0	1,2	1,34

Źródło: Carriers pin hope for earnings rebound on more balanced demand and supply outlook, „Alpha-liner Weekly Newsletter” 2017, vol. 2017, issue 7.

Armatorzy odebrali ze stoczni 136 jednostek, zwiększając ogólną pojemność floty o 934,5 tys. TEU. Było to jednak o 46% mniej w stosunku do 2015 r., kiedy do eksploatacji wprowadzono 214 statków o łącznej pojemności 1,72 mln TEU. Tak znaczny spadek floty spowodowany był wstrzymaniem się z odbiorem nowych jednostek lub nawet zerwaniem kontraktów. W stocznicach zostało niemal

¹⁸ MSC Introduce ‘Lone Star Express’ and ‘Amberjack’ to the Transpacific Trade, <https://www.msc.com/gbr/news/2016-march/msc-introduce-%E2%80%98lone-star-express%E2%80%99-and-%E2%80%98amberjack%E2%80%99?lang=en-gb> [dostęp 3.03.2017].

¹⁹ M. Grzybowski, *Kontenerowce pod kreską. Prognozy na 2017 r. nie są najlepsze*, „Polska Gazeta Transportowa” 2017, nr 5–6, s. 7.

60 statków o łącznej pojemności około 400 tys. TEU. Zrezygnowano z kontraktów na 18 statków o przestrzeni ładunkowej na 57 tys. TEU²⁰.

Zakłada się, że w 2017 r. mimo nadpodaży floty, armatorzy odbiorą ze stoczni podobną liczbę jednostek jak w 2015 r. i o zbliżonej pojemności. Analitycy Clarkson Research Services prognozują, że podobny trend utrzyma się również w 2018 r. Można więc przyjąć, że jeśli tempo wzrostu gospodarczego na głównych rynkach nie zwiększy się, to armatorzy liniowi będą jeszcze przez dwa lata borykali się z nadpodażą przestrzeni ładunkowej i niskimi frachtami.

2. Przewozy ropy i produktów ropopochodnych

Niskie ceny ropy naftowej w 2014 r. nie spowodowały gwałtownego wzrostu spożycia ani przyrostu przewozu ropy naftowej drogą morską. Niekorzystne trendy utrzymywały się w 2015 r. i 2016 r. Popyt na zbiornikowce wzrósł, gdy spadły ceny ropy naftowej i duże jednostki zaczęto wykorzystywać jako pływające magazyny. Szybko spadły również frachty. Średnie opłaty za przewóz ropy tankowcem spadły z 28 483 USD/dzień w styczniu 2016 r. do 9922 USD/dzień w sierpniu 2016 r. Zbiornikowce Aframax (do 120 tys. dwt) zarabiały w 2016 r. średnio 10 tys. USD mniej niż w 2015 r. W sierpniu armatorzy dostawali jedynie około 10 tys. USD/dzień. Zbiornikowce typu Suezmax, które w styczniu przewoziły ropę za około 45 tys. USD/dzień, we wrześniu i październiku otrzymywały ledwo 20 tys. USD/dzień.

International Energy Agency (EIA) oszacowała, że w 2014 r. globalne zużycie ropy naftowej wzrosło o 0,9, w ciągu roku średnie zużycie wyniosło 92,4 mln b/d (baryłek dziennie). W 2015 r. było to około 96,1 mln b/d, a w 2016 r. – 97,5 mln b/d²¹.

W 2014 r. morzem przetransportowano 1,7 mld t ropy naftowej, o 1,7% więcej niż w 2013 r., w 2015 r. ponad 2,8 mld t ropy naftowej, a w 2016 r. przekroczo- no 3 mld t, o 4,1% więcej.

Jak prognozuje EIA, globalna konsumpcja ropy naftowej będzie systematycznie rosła, ale w wyniku nadprodukcji jej podaż będzie przewyższała popyt, ceny zatem będą utrzymywały się na poziomie 55 USD za baryłkę w 2017 r. i 57 USD w 2018 r.²² Można więc założyć, że z tego powodu zbiornikowce będą przewozić w najbliższych latach odpowiednio więcej (od 1,5% do 2%) ropy naftowej. Mimo spowolnienia dynamiki rozwoju gospodarczego zakłada się, że utrzyma się trend przyrostu importu tego produktu przez gospodarkę Chin i Indii (9,8%, zużycie 5,8 mln b/d w 2014 r.), a maleć będzie import drogą morską do Stanów Zjednoczonych, które staną się eksporterem tego surowca. Jak przewi-

²⁰ Containership Deliveries. Turning a Corner?...

²¹ Short-Term Energy Outlook (STEO), U.S. Energy Information Administration, International Energy Agency, Washington 2017.

²² Ibidem.

duje Bloomberg, w 2017 r. jeden z największych konsumentów ropy naftowej zwiększy jej eksport do 800 tys. b/d²³. Przekroczy więc podaż dzienną takich liczących się producentów OPEC, jak: Libia, Katar, Ekwador oraz Gabon. W 2016 r. Stany Zjednoczone eksportowały jedynie 527 tys. b/d²⁴.

Tabela 3. Produkcja i zużycie ropy naftowej w latach 2015–2018

Wyszczególnienie	2015	2016	2017	2018 ^a
produkcja ropy naftowej	mln baryłek dziennie			
produkcja Non-OPEC	58,80	58,18	58,71	59,70
produkcja OPEC	38,03	39,00	39,53	40,20
OPEC – udział w produkcji globalnej (%)	31,63	32,52	32,70	33,20
globalna produkcja ropy	96,83	97,17	98,24	99,91
konsumpcja krajów OECD	46,40	46,78	47,04	47,38
konsumpcja krajów Non-OECD	48,73	49,86	51,11	52,37
konsumpcja globalna w świecie	95,12	96,64	98,15	99,74

^a prognoza

Źródło: Short-Term Energy Outlook (STEO), U.S. Energy Information Administration, International Energy Agency, Washington 2017.

Po stronie podażowej OPEC (Organization of the Petroleum Exporting Countries) straciło pozycję grupy kontrolującej podaż ropy i regulatora cen. Mimo problemów z produkcją na polach roponośnych Angoli i Nigerii oraz z dostawami z Libii, wciąż utrzymuje się nadpodaż ropy na rynku transportu morskiego. Zwiększona podaż taniej ropy na rynku transportu morskiego wywołana jest zwiększeniem dostaw z Iranu, który wykorzystuje zniesienie sankcji do poprawy swej pozycji na rynku. Popyt konsumowany jest dzięki potencjałowi produkcyjnemu rafinerii (ok. 5% w latach 2014–2016) w Brazylii, Chinach, Singapurze i innych krajach azjatyckich.

3. Rynek LNG

W 2016 r. rynek LNG (*liquefied natural gas*) przeżył niespodziewane załamanie, wywołało ono duże zaskoczenie wśród ekspertów, którzy jeszcze 5 lat wcześniej przewidywali dla tego segmentu nieustającą hossę. W 2012 r. statki LNG były bardzo poszukiwane, a wykorzystywane były w 98%, fracht osiągał rekordowe kwoty 150 tys. USD/dzień. Mimo wysokich cen nowych jednostek (od 450 tys. do 550 tys. USD) armatorzy zapełniali stoczniove portfele i liczyli

²³ Sheela Tobben, *U.S. May Export More Oil in 2017 Than Four OPEC Nations Produce*, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-02-02/u-s-may-export-more-oil-in-2017-than-four-opec-nations-produce> [2.02.2017].

²⁴ Short-Term Energy Outlook (STEO)...

przyszłe profity. Rosnąca podaż statków i spadający popyt na gaz sprawiły jednak, że już w 2014 r. średnie frachty za jednostkę spadły do 80 tys. USD/dzień, by w połowie 2015 r. spaść do 30 tys. USD/dzień²⁵. Zwiększona podaż gazu w 3 kwartałach 2016 r. o około 10% (25 mln t) zaowocowała wzrostem frachtów, które przekroczyły w 3 kwartale 2016 r. 35 tys. USD/dzień. Wykorzystanie jednostek do przewozu LNG spadło w tym czasie do około 90%.

Przewozy gazu płynnego LNG wzrosły w 2014 r. o 2,5% do 333,3 mld m³, w 2015 r. było to 328 mln m³, a w 2016 r. gazowce przetransportowały od producentów do coraz liczniejszych terminali o 4,8% więcej LNG, łącznie aż 344 mln m³. Inne firmy analityczne podają, że globalne przewozy drogą morską LNG w 2015 r. przekroczyły 248,2 mln t (244,8 mln t – według IGU)²⁶. Handel LNG drogą morską był większy o ponad 6,6% (4,7 mln t – według International Gas Union, IGU)²⁷ niż w 2014 r., by w 2016 r. przekroczyć 250 mln t. Te wyniki oznaczają systematyczny wzrost popytu wśród głównych odbiorców gazu skroplonego od 2011 r. kiedy popyt osiągnął wielkość 241,5 mln t. To efekt zwiększonej podaży w wyniku uruchamiania nowych instalacji, głównie w Australii oraz Indonezji. Produkcja tych krajów uzupełniała tradycyjne źródła dostaw z Jemenu, Egiptu oraz Angoli. W ten sposób dostawcy z rejonu Oceanu Spokojnego zwiększyli ilość gazu na rynku zdominowanym dotychczas przez producentów z Bliskiego Wschodu.

Zwiększonej podaży LNG nie towarzyszyło odpowiednio wielkie tempo wzrostu popytu, co spowodowało drastyczny spadek cen z rekordowego poziomu około 20 USD za mln Btu²⁸ (USD/MMBtu) w marcu 2013 r. i w 2014 r. do poniżej 5 USD/MMBtu w marcu 2016 r. W styczniu 2017 r. sezonowy wzrost popytu na LNG spowodował niewielki wzrost cen od 7 USD/MMBtu na rynku brytyjskim i hiszpańskim do około 10 USD/MMBtu w Japonii. Ceny LNG w 2016 r. zarówno na rynku europejskim, jak i azjatyckim spadały od 70% do około 80%. Zakład Donggi-Senoro w Indonezji rozpoczął działalność w połowie 2015 r. i zapewnił eksport gazu w wysokości 0,62 mln t za pośrednictwem 12 statków. Rozwój produkcji w Azji sprawił, że produkcja na rynku Oceanu Spokojnego wzrosła w 2015 r. o 11,6% (10,51 mln t). Zwiększono podaż z zakładów produkcyjnych na Pacyfiku, co spowodowało zmniejszenie zapotrzebowania od producentów działających na Bliskim Wschodzie i w rejonie Atlantyku. Roczna produkcja LNG Jemenu z powodu wojny domowej zmniejszyła się do poziomu 5,29 mln t rocznie (2015 r.). Spadła również w Abu Dhabi oraz Omanie. Sprzedaż o 4,7% zwiększyły jedynie zakłady LNG działające w Katarze (o 3,58 mln t)²⁹.

²⁵ The outlook for LNG in 2016 – supply growth but where is the demand?, Gas Strategies Group Limited, London 2016.

²⁶ A. Flower, *LNG Supply Outlook 2016 to 2030*, CEE Analytics and Modeling, Texas 2016, s. 9.

²⁷ IGU World Gas LNG Report — 2016 Edition, International Gas Union, Fornebu, Norway 2016, s. 11.

²⁸ *British thermal unit (btu)*; MMBtu – mln Btu.

²⁹ A. Flower, *LNG Supply Outlook 2016 to 2030...*, Global LNG Market Outlook 2014/2015, BG Group, Berkshire 2016.

Po morzach i oceanach pływa obecnie 446 (w 2014 r. było 413) specjalistycznych jednostek do przewożenia gazu płynnego o łącznej pojemności zbiorników 61 mln m³. Zbiornikowce LNG oraz do przewozu LPG stanowią wciąż jedynie około 5% ogólnej floty mierzonej w GT, a wartość przewożonego w 2015 r. gazu stanowiła jedynie 3% ładunków transportowanych przez morza i oceany – wyliczyli eksperci Clarksons. Jak wynika z danych³⁰, w 1996 r. pojemność gazowców przekroczyła jedynie 20 mln m³, Research Services w 2006 r. już się podwoiła, a w 2016 r. osiągnęła około 100 mln m³.

4. Ładunki suche masowe

W okresie od stycznia do grudnia 2016 r. Baltic Dry Index (BDYI:IND) wzrósł co prawda z około 500 do około 1000 punktów, jednak wciąż daleko mu do uzyskania wyniku z grudnia 2014 r. (2200) czy października 2015 r. (ponad 1400). Armatorzy za przewóz ładunków masowych sypkich uzyskiwali średnią stawkę na poziomie 5645 USD/dzień w okresie od stycznia do listopada 2016 r.³¹ Tak niskie stawki wynikały ze znacznej nadpodaży jednostek na rynku, nie została ona zniwelowana zwiększeniem popytu na ładunki masowe pochodzące z Chin. Spadł jednak popyt na towary masowe w innych krajach azjatyckich i w Europie.

Popyt na rynku morskich przewozów ładunków suchych w dużym stopniu kreowany jest przez popyt rynku chińskiego (68% światowego importu rudy, 20% węgla). W transporcie globalnym w 2014 r. przewieziono 2985 mln t pięciu głównych ładunków masowych suchych (ruda żelaza, węgiel, zboża, boksyty, fosforyty) oraz 2393 mln t innych masowych (produkty rolnicze, minerały itp.). Rok wcześniej statkami przewieziono 2923 mln t pięciu głównych ładunków suchych oraz 2218 mln t innych masowych, a w 2015 r. odpowiednio – 2951 oraz 2463 mln t³². Oznacza to, według UNCTAD, że już w 2013 r. przekroczone barierę 5 mld t ładunków masowych suchych przewożonych w transporcie morskim. Według ekspertów firmy Clarkson w 2015 r. przewozy operatorów masowców wyniosły dopiero 4884 mln t³³. W prognozach analityków z obu instytucji stwierdzono jednak systematyczny wzrost podaży ładunków. Jak przewidują eksperci firmy Clarkson, w 2017 r. nastąpi nawet wzrost podaży trzech głównych rodzajów ładunków masowych: rudy żelaza do 1478 mln t, węgla do 1128 mln t oraz zboża do 486 mln t. Średnie przyrosty tych trzech ładunków w ostatnich 25 latach kształtowały się odpowiednio: 4,3%, 3,2% oraz 2,2%³⁴.

³⁰ S&P Global Platts, London 2017; Oil and Gas Outlook 2017, London 2017; BP Statistical Review of World Energy 2015, British Petroleum, London 2015.

³¹ P. Sand, *Dry Bulk Market Needs Zero Fleet Growth*, BIMCO, Bagsvaerd 2017.

³² UNCTAD, Geneva 2016.

³³ SIW. Looking Back Across a Quarter of a Century...

³⁴ Containership Deliveries: Turning A Corner?...

Wzrost podaży na rynku przewozów morskich spowodowany został znacznym przyrostem popytu na rudę żelaza, która stanowi około 30% przewozów ładunków suchych masowych. Popyt na węgiel wzrastał w ostatnim okresie wolniej. Oba rodzaje ładunków do 2014 r. utrzymały się na wysokim poziomie jedynie dzięki popytowi Chin. W 2014 r. Chiny importowały 933 mln t rudy żelaza, wraz ze spowolnieniem gospodarki chińskiej spadł jednak popyt na oba rodzaje ładunków oraz ich ceny. W ciągu 8 miesięcy 2015 r. import węgla zmniejszył się o 31,3%, a cena spadła o 22,9% do 63,6 USD za tonę węgla energetycznego³⁵. W efekcie chiński import węgla spadł w tym roku o 30% do 204,1 mln t. Dzięki niskim cenom węgiel stał się najtańszym źródłem energii i w 2016 r. jego import wzrósł aż o 25,2% do 255,5 mln t³⁶. Również import rudy żelaza, mimo spowolnienia gospodarczego, rósł systematycznie. W 2015 r. import wzrósł o 2,2% w stosunku do rekordowego roku 2014 (933 mln t) i osiągnął wielkość 953 mln t, by w 2016 r. przekroczyć 1 mld t. Główny powód to nadpodaż surowca i gwałtowny spadek cen. W latach 2016–2014 cena rudy żelaza kupowanej przez Chiny spadała z ponad 36 USD/t do niespełna 14,5 USD/t³⁷.

Podsumowanie

Rynek usług transportu morskiego systematycznie się rozwija. Okres załamania podaży ładunków nastąpił jedynie w czasie recesji z lat 2008–2009. Zmniejszenie popytu na rynku przewozów ładunków masowych i kontenerowych dało się zauważyć w 2015 r. i 2016 r. To wynik spowolnienia gospodarczego w krajach azjatyckich, a szczególnie w Chinach, które jednak wykorzystując niskie ceny głównych ładunków masowych, zwiększyły import. Analizy makroekonomiczne zakładają, że w wyniku alokacji produkcji i wzrostu konsumpcji w krajach azjatyckich popyt na przewozy morskie w długiej perspektywie będzie rósł.

Literatura

- Bank of China, Issued Report for 2017 Economic and Financial Outlook, Institute of International Finance, Washington 2017
- Bull D., *The LNG market is anticipating a new export boom*, Ocean Shipping Consultants, Egham 2015
- Carriers pin hope for earnings rebound on more balanced demand and supply outlook, „Alphaliner Weekly Newsletter” 2017, vol. 2017, issue 7

³⁵ D. Stanway, *China August coal imports drop nearly 18 pct on month*, <http://www.reuters.com/article/2015/09/08/china-economy-trade-coal-idUSL4N11E1P920150908> [dostęp 2.10.2015].

³⁶ M. Meng, *China's 2016 coal imports jump 25 percent*, <http://www.reuters.com/article/us-china-economy-trade-coal-idUSKBN14X0AZ> [dostęp 11.03.2017].

³⁷ A. Gilroy, *China Imported Record Iron Ore in 2016*, <http://marketrealist.com/2017/01/china-imported-record-iron-ore-2016-hows-outlook/> [dostęp 4.03.2017].

- Chen Aizhu, China's December crude oil imports, fuel exports hit record, 2017, <http://in.reuters.com/article/china-economy-trade-crude-id>
- Containership Deliveries. Turning A Corner? Clarkson Research Services, London 2017
- Ernst and Yong, Shipping Industry Almanac 2016, www.ey.com
- Flower A., LNG Supply Outlook 2016 to 2030, CEE Analytics and Modeling, Texas 2016
- Gilroy A., *China Imported Record Iron Ore in 2016*, <http://marketrealist.com/2017/01/china-imported-record-iron-ore-2016-hows-outlook/>
- Global LNG Market Outlook 2014/2015, BG Group, Berkshire 2016
- Grain. World Markets and Trade, United States Department of Agriculture, Washington 2015
- Grzybowski M., *Kontenerowce pod kreską. Prognozy na 2017 r. nie są najlepsze*, „Polska Gazeta Transportowa” 2017, nr 5–6
- Grzybowski M., *Transport morski w 2015 r.*, „Polska Gazeta Transportowa” 2016, nr 11
- International Gas Union World LNG Report 2015, International Gas Union, Fornebu 2015
- Jasmine Ng, China's Iron Ore Imports Surge to Record as Prices Hammered, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-01-13/china-iron-ore-imports-jump-to-record-in-december-as-price-sinks>
- Meng M., China's 2016 coal imports jump 25 percent: customs, 2017, <http://www.reuters.com/article/us-china-economy-trade-coal-i>
- MSC Introduce 'Lone Star Express' and 'Amberjack' to the Transpacific Trade, <https://www.msc.com/gbr/news/2016-march/msc-introduce-%E2%80%9Blone-star-express%E2%80%99-and-%E2%80%9Bamberjack%E2%80%99?lang=en-gb>
- Oil and Gas Outlook 2017, London 2017
- Platou Report 2015, RS Platou Group, Oslo 2015
- Protsenko N., Russian seaport cargo volumes hits historic high, *Vzglyad* 2017, http://rbth.com/news/2017/01/24/russian-seaport-cargo-volumes-hits-historic-high_687978
- Resources and Energy Quarterly, Department of Industry, Innovation and Science, Commonwealth of Australia, Canberra, September Quarter 2015
- Review of main carriers operated capacity in 2016, „Alphaliner Weekly Newsletter” 2017, vol. 2017, issue 2
- Review of Maritime Transport 2015, UNCTAD, New York–Geneve 2015
- Review of Maritime Transport 2016, UNCTAD, New York–Geneve 2016
- Volume recovery in Far East-Europe and Transpacific trade in 2016, „Alphaliner Weekly Newsletter” 2017, vol. 2017, issue 6
- Sand P., *Dry Bulk Market Needs Zero Fleet Growth*, BIMCO, Bagsvaerd 2017
- Sheela Tobben, *U.S. May Export More Oil in 2017 Than Four OPEC Nations Produce*, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-02-02/u-s-may-export-more-oil-in-2017-than-four-ope-nations-produce>
- Shipping Market Review, Danish Ship Finance, Danmarks Skibskredit A/S, Kobenhavn 2015
- Short-Term Energy and Winter Fuels Outlook, International Energy Agency, Washington 2015
- Short-Term Energy Outlook (STEO), U.S. Energy Information Administration, International Energy Agency, Washington 2017
- SIW. Looking Back Across a Quarter of a Century, Clarkson Research Services, London 2017
- Stanway D., *China August coal imports drop nearly 18 pct on month*, <http://www.reuters.com/article/2015/09/08/china-economy-trade-coal-idUSL4N11E1P920150908>
- Statistical Review of World Energy 2015, British Petroleum, London 2015
- S&P Global Platts, London 2017

The outlook for LNG in 2016 – supply growth but where is the demand?, Gas Strategies Group Limited, London 2016

SEABORNE TRADE IN 2015–2016. MARKET ANALYSIS

Summary: The article presents the results of the maritime transport research. Global seaborne shipments development is presented in the article. They have increased by 3.4% in 2013 and 2014 and the total seaborne shipments increased to 9.84 billion tons. In 2016 it was 11.1 billion tonnes in 2017 it will reach 11.3 billion tonnes. That's 2.5 times bigger than 25 years ago. Dry bulk shipments increased in 2016 by 1.3% (in 2015 5.0%) and reached 4.8 billion tons, and tanker trade by 4.1% (1.6%) and reached 3 billion tonnes. Containerized trade (respectively 5.6% and 3.4%) was estimated to 1.73 billion tons. Crude oil shipments increased 4.1% (in 2015 decreased 1.6%), but gas trades increased 4.8% (3.9%). Oil and gas shipments increased to 3.347 (in 2015 was 3.213) billion tons.